

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Hubungan antara Indonesia dan Tiongkok telah terjalin secara diplomatik lebih dari 60 tahun, dalam beberapa sumber dikatakan bahwa hubungan ini terjalin tidak lepas dari kebijakan luar negeri Indonesia yang bebas dan aktif dalam memandang konstelasi politik internasional pada masa perang dingin<sup>1</sup>. Dalam perjalanannya hubungan antara Indonesia dan Tiongkok sangat dinamis, ketika terjadi peristiwa G30S PKI di Indonesia pada tahun 1965, pemerintah Orde Baru yang dipimpin oleh Presiden Soeharto membekukan hubungan diplomatik dengan Tiongkok karena adanya informasi yang menyatakan bahwa Tiongkok mendukung upaya PKI (Partai Komunis Indonesia) dalam upaya revolusi yang mengakibatkan banyak Jenderal ABRI (Angkatan Bersenjata Republik Indonesia) meninggal karena penculikan dan pembunuhan<sup>2</sup>.

Pasca reformasi di tahun 1998 dan terpilihnya K.H. Abdurahman Wahid (Gus Dur) menjadi Presiden Indonesia keempat membawa “angin segar” hubungan Indonesia-Tiongkok, dengan adanya normalisasi hubungan diplomatik antara kedua negara, hingga dilanjutkan oleh kebijakan Presiden

---

<sup>1</sup>Rini Utami, “Hubungan Indonesia-Tiongkok: dari Soekarno hingga Jokowi”, *Antara.news*, Senin, 13 April 2015, <https://www.antaranews.com/berita/490460/hubungan-indonesia-tiongkok-dari-soekarno-hingga-jokowi>. Diakses 2 Maret 2018, pukul 20.30 WIB.

<sup>2</sup>Dani Hamdani, “Membuka Tabir: China dalam Pusaran G30SPKI”, *Gatra.news*, Senin, 5 Oktober 2015, <https://www.gatra.com/rubrik/fokus-berita/167915-china-dalam-pusaran-g30s>. Diakses 2 Maret 2018, pukul 21.00 WIB

Megawati yang menjadikan tahun baru Imlek atau tahun baru Tiongkok sebagai hari libur nasional semakin memberi tanda bahwa hubungan Indonesia dan Tiongkok telah harmonis kembali serta menjadi awal baru kerjasama yang lebih erat antara kedua negara ini.

Semakin membaiknya hubungan antara Indonesia dan Tiongkok di era Presiden Soesilo Bambang Yudhoyono ditandai dengan perjanjian kemitraan strategis antara kedua negara pada tahun 2004 dan kemudian ditingkatkan menjadi kemitraan strategis komprehensif pada tahun 2013<sup>3</sup> serta kerjasama yang cakupannya lebih besar dalam kerangka perdagangan bebas antara ASEAN dan Tiongkok yang biasa dikenal sebagai ACFTA (ASEAN-China *Free Trade Agreement*).

Sejak menjabat sebagai Presiden Republik Indonesia pada tahun 2014, Joko Widodo mempersiapkan pembangunan infrastruktur untuk menunjang pertumbuhan perekonomian Indonesia. Hal tersebut termasuk ke dalam Nawacita yang digaungkan Pemerintahan Presiden Joko Widodo. Salah satu proyek yang mencuri perhatian publik adalah Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang dilaksanakan dengan bekerja sama dengan Tiongkok.

Kerjasama tersebut diawali oleh sikap Presiden Joko Widodo pada awal pemerintahannya di akhir 2014, langsung menjalin kedekatan dengan berbagai negara. Ini terlihat pada pertemuan bilateral di beberapa agenda Internasional dan kunjungan langsung kenegaraan. Dari banyak negara tersebut, kedekatan yang cukup terlihat adalah dengan pemerintahan

---

<sup>3</sup>Lidya Christin Sinaga, 2013, *Enam Dekade Hubungan Diplomati Indonesia-China dalam Dinamika Politik, Pertahanan-Kelangkaan dan Ekonomi di Asia Tenggara*, Jakarta: LIPI Press, hal. 2-7.

Tiongkok, di bawah kepemimpinan Presiden Xi Jinping. Kemesraan ini terbaca ketika kehadiran Presiden Joko Widodo dalam agenda APEC di Beijing. Presiden Joko Widodo mendapatkan panggung untuk memperkenalkan Indonesia dari segala sisi. Sebulan kemudian, Presiden Xi Jinping juga datang ke Indonesia untuk bertemu dengan Presiden Joko Widodo. Ini sekaligus dalam rangka menghadiri pegelaran Konferensi Asia Afrika (KAA) di Indonesia. Termasuk mengikuti ritual berjalan kaki di depan Gedung Merdeka, Bandung. Kedekatan ini makin terasa jelas, ketika para menteri langsung menindaklanjuti pertemuan antar pimpinan negara di kemudian hari, diantaranya Menko Perekonomian Sofyan Djalil, Menteri Keuangan Bambang S. Brodjonegoro, Menteri BUMN Rini Soemarno yang menandatangani berbagai kesepakatan<sup>4</sup>.

Meningkatkan kerjasama dengan Tiongkok saat ini merupakan kebijakan yang sangat logis, menurut IMF (*International Monetary Fund*) dengan mengacu pada indikator PPP (*Purchasing Power Parity*) Tiongkok telah menjadi kekuatan ekonomi terbesar dunia, menggeser hegemoni Amerika Serikat (AS) sejak Perang Dunia II, pada 2014 GDP (*Gross Domestic Product*) Tiongkok telah mencapai US\$ 18.976 milyar, berada di peringkat pertama dunia, sementara AS tergusur di posisi kedua dengan total GDP sebesar US\$ 18.125 milyar, ini pertama kalinya dalam sejarah ekonomi dunia modern, Tiongkok melampaui kekuatan ekonomi Amerika Serikat<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup>Maikel Jefriando, "Era Jokowi, Indonesia-Cina Makin Mesra", *Detikfinance*, Senin, 13 Juli 2015, <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2967104/era-jokowi-indonesia-china-makin-mesra>, Diakses 3 Maret 2018, pukul 13.00 WIB.

<sup>5</sup>Umar Suyadi Bakry, 2016, *Metode Penelitian Hubungan Internasional*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, hal. 246.

Era pemerintahan Presiden Joko Widodo, Indonesia mulai mengejar ketertinggalan pembangunan khususnya di sektor infrastruktur. Alasan logis kenapa Presiden Joko Widodo memprioritaskan pembangunan infrastruktur sebagai alat utama pertumbuhan ekonomi adalah sejalan dengan penelitian Prof. Demurger, seorang Profesor ekonomi pembangunan dari Universitas Auvergne Perancis di tahun 2000, yang menyatakan bahwa infrastruktur adalah faktor utama sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi<sup>6</sup>.

Latar belakang tersebut juga atas dasar beberapa negara di dunia cenderung untuk melakukan pembangunan negaranya untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Indonesia melalui seluruh unsur kenegaraannya juga berupaya untuk meningkatkan pembangunan negaranya. Salah satu bentuk pembangunan dalam suatu negara adalah pembangunan pada sektor infrastruktur. Hal ini dikarenakan, ketersediaan infrastruktur yang memadai merupakan kunci sukses dalam percepatan pembangunan suatu negara, baik menyangkut pembangunan ekonomi dan sosial<sup>7</sup>.

Pembangunan infrastruktur yang baik di suatu negara itu mencerminkan kemajuan dan kemantapan negara itu menjadi suatu negara yang makmur, dengan tujuan untuk mensejahterakan seluruh masyarakat. Dalam setiap pembangunan itu terdapat campur tangan dan bantuan dari negara lain yang dianggap dan patut dalam memberikan baik itu bantuan secara riil maupun secara *Financial Investment* atau *Loan*. Kerjasama yang

---

<sup>6</sup>Sigit Setiawan, 2012, *Asean-China FTA: Dampaknya terhadap Ekspor Indonesia dan Cina*, Buletin Ilmiah Litbang Perdagangan, Vol. 6, No. 2 Desember 2012, hal.18.

<sup>7</sup>Departemen Keuangan Indonesia, “*Rekomendasi Kebijakan Infrastruktur*”, dalam <http://www.perpustakaan.depkeu.go.id>, Diakses 7 Maret 2018, pukul 19.30 WIB.

baik telah dilakukan oleh Indonesia dan Cina dalam penanaman investasi asing untuk membangun proyek-proyek infrastruktur di Indonesia<sup>8</sup>. Peningkatan pada sektor infrastruktur transportasi, merupakan hal yang penting dalam MP3I, yang akan membantu Indonesia mencapai konektivitas nasional, mendorong aliran barang dan pertumbuhan perdagangan, meningkatkan lingkungan investasi dan kepercayaan. Menyadari pentingnya peningkatan infrastruktur transportasi untuk pembangunan sosial-ekonomi, kedua belah pihak telah menciptakan kerjasama yang menguntungkan dalam banyak proyek infrastruktur transportasi utama dan sepakat untuk meningkatkan kerjasama dalam hal ini<sup>9</sup>.

Mengejar ketertinggalan pembangunan dari negara lain pastinya membutuhkan anggaran yang tidak sedikit. Dalam kalkulasi BAPPENAS (Badan Perencanaan Pembangunan Nasional) yang terdapat dalam RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional) dalam lima tahun ke depan Indonesia membutuhkan Rp. 6.780 Triliun untuk melaksanakan proyek pembangunan yang telah direncanakan. Sementara pembiayaan yang sanggup dilakukan melalui APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara) hanya sebesar Rp. 1.000 Triliun. APBD (Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah) Rp. 500 Triliun, Asuransi dan Dana Pensiun Rp. 60 Triliun, serta lembaga pembiayaan infrastruktur sebesar Rp. 500 Triliun, ada financial *gap* sebesar

---

<sup>8</sup>Eudia Monica Sri hadi, 2013, “*Investasi China dalam Bidang Infrastruktur di Jawa Barat*”, Vol 1, No 2, 2013, hal. 492.

<sup>9</sup>Kementerian Luar Negeri Indonesia, “*Program Pengembangan 5 Tahun antara Indonesia-China untuk Kerjasama di Bidang Ekonomi dan Perdagangan*”, dalam <http://treaty.kemlu.go.id>, Diakses 9 Maret 2018, pukul 22.00 WIB.

Rp. 4000 Triliun yang harus dipenuhi dari sumber pendapatan lain agar akselerasi pembangunan infrastruktur dapat berjalan dengan baik<sup>10</sup>.

Guna mengisi *gap* pembiayaan tersebut, pemerintah Indonesia memperkenalkan skema kerjasama pembangunan infrastruktur dengan melibatkan partisipasi dari pihak swasta yang kemudian dikenal dengan skema KPS (Kerjasama Pemerintah dan Swasta) atau juga dikenal dengan PPP (*Public Private Partnership*) Guna mengatur pelaksanaan pembangunan proyek dengan skema KPS ini, Pemerintah telah menerbitkan beberapa regulasi antara lain Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 67 Tahun 2005 jo. Perpres Nomor 13 Tahun 2010 jo. Perpres Nomor 56 Tahun 2011 jo. Perpres Nomor 66 Tahun 2013 yang mengatur pola, bentuk dan ketentuan pelaksanaan proyek KPS di Indonesia<sup>11</sup>.

Pembangunan infrastruktur dengan skema KPS, pada prinsipnya merupakan usaha penyediaan sarana infrastruktur yang meliputi pekerjaan konstruksi untuk membangun atau meningkatkan kemampuan sarana infrastruktur yang dilakukan berdasarkan prinsip *project financing*, dimana sektor swasta selaku sponsor proyek berkewajiban membangun dan/atau mengoperasikan serta melakukan perawatan sarana infrastruktur dengan dana pembangunan infrastruktur sebagian kecil berasal dari modal sponsor proyek dan sebagian besarnya berasal dari bank dan/atau lembaga pembiayaan

---

<sup>10</sup>Biro Riset BUMN Lembaga Management Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia (LM-FEB UI), MODEL PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR: INDONESIA DAN NEGARA LAIN dalam <https://lmfeui.com/data/26%20juli%202016%20MODEL%20PEMBIAYAAN%20INFRASTRUKTUR%20INDONESIA%20DAN%20NEGARA%20LAIN.pdf>, Diakses 9 Maret 2018, pukul 14.22 WIB.

<sup>11</sup>Lidya Christin Sinaga, *Op. Cit.*, hal.13.

lainnya sebagai *lenders* atau pemberi pinjaman proyek. Sedangkan, pemerintah selaku *owner* dari proyek infrastruktur memberikan kompensasi berupa hak konsesi pengelolaan komersial sarana infrastruktur kepada sektor *private*/swasta tersebut selama jangka waktu tertentu sesuai dengan perjanjian kerjasama. Setelah masa konsesi ini selesai, infrastruktur diserahkan kembali kepada pemerintah<sup>12</sup>.

Pembiayaan pembangunan infrastruktur yang terus dikembangkan oleh pemerintah Indonesia dengan keterbatasan biaya tentunya dibutuhkan kerjasama dengan negara lain yang memiliki kemampuan pembiayaan yang lebih besar. Di era Presiden Joko Widodo “kedekatan” Indonesia dan Tiongkok semakin erat yang dibuktikan dengan banyaknya kerjasama bilateral di antara dua negara. Salah satu yang menjadi *highlight* mengenai kerjasama Indonesia dengan Tiongkok adalah pembangunan kereta api cepat (*High Speed Railway*) antara Jakarta-Bandung dengan jarak tempuh kurang lebih 142,3 km.

Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung dibangun dengan biaya US\$ 5,9 Miliar atau sekitar Rp 78,6 Triliun oleh PT Kereta Cepat Indonesia Cina (KCIC), yang merupakan konsorsium Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Indonesia dan Konsorsium China Railways dengan skema *Business to Business*<sup>13</sup>. Kerjasama Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung ini, pemerintah

---

<sup>12</sup>Muhammad Yamin, 2017, “Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung sebagai Mercusuar Hubungan Indonesia-Tiongkok”, *Jurnal Politik Profetik*, Volume 5, No. 2 Tahun 2017, hal. 103.

<sup>13</sup>Eduardo Simoragkir, “Pinjaman Proyek Kereta Cepat JKT-BDG Tak Kunjung Cair, Kenapa?”, *Detikfinance*, Selasa, 30 Januari 2018, <https://finance.detik.com/infrastruktur/3841203/pinjaman-proyek-kereta-cepat-jkt-bdg-tak-kunjung-cair-kenapa> Diakses 10 Maret 2018, pukul 20.20 WIB.

Indonesia menyepakati untuk tidak menggunakan dana yang bersumber dari APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara) melainkan menggunakan skema *B to B* (*Bussiness to Bussiness*) oleh BUMN Indonesia dan China Railway International Co. Ltd. Skema ini juga menyepakati pembentukan konsorsium yang diberi nama PT. Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) sebagai pelaksana proyek pengembangan dan pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung<sup>14</sup>.

Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini bertujuan untuk mempersingkat waktu tempuh antara Jakarta dan Bandung yang dikenal sebagai kota yang sangat dinamis dalam mobilitas pergerakan manusia yang terus meningkat dari tahun ke tahun, selain itu dengan adanya pembangunan Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung diharapkan menumbuhkan kepercayaan kepada dunia internasional bahwa pertumbuhan investasi di Indonesia sangat baik dan cepat dibuktikan dengan beberapa proyek strategis dan kerjasama yang dilakukan pemerintah Indonesia, salah satunya adalah proyek pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang merupakan hasil kolaborasi BUMN Indonesia dan Perusahaan Kereta Api Tiongkok<sup>15</sup>.

Kerjasama kereta cepat dengan skema *B to B* ini merupakan hasil pembicaraan yang intens antara kedua negara pasca terpilihnya Perusahaan Kereta Api Tiongkok (*China Railway International Co.Ltd*) dalam tender

---

<sup>14</sup>Andylala Waluyo, "BUMN Indonesia, China Resmikan Kerjasama Pembangunan Kereta Cepat" *VOA Indonesia*, Jum'at, 16 Oktober 2015. <https://www.voaindonesia.com/a/konsorsium-bumn-indonesia-jalin-kerjasama-denganchina-bangun-kereta-cepat/3009880.html>, Diakses 13 Maret 2018, pukul 20.15 WIB.

<sup>15</sup>Estu Suryowati, "Sembilan Proyek Infrastruktur Khusus ditawarkan ke Cina", *Kompas.com*, Senin, 9 Mei 2016, <https://ekonomi.kompas.com/read/2016/05/09/162843826/Sembilan.Proyek.Infrastruktur.Khusus.Ditawarkan.ke.China>, Diakses 13 Maret 2018, pukul 22.00 WIB.



yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia. Kerjasama ini menyepakati dibentuknya konsorsium dalam melaksanakan proyek pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Indonesia dan BUMN China membentuk anak usaha patungan bernama PT Kereta Cepat Indonesia China. Kerjasama ini dilakukan melalui anak usaha BUMN, PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dan China Railway International Co. Ltd. PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) adalah perusahaan patungan konsorsium BUMN Indonesia terdiri dari PT Wijaya Karya, PT Kereta Api Indonesia, PT Jasa Marga dan PT Perkebunan Nusantara VIII<sup>16</sup>. Terjalinnya kerjasama pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung antara Indonesia dan Tiongkok membuktikan bahwa kedua negara memiliki kepentingan yang kuat dalam kerjasama di bidang ekonomi dan infrastruktur.

Menariknya, proyek ini akan didanai dari pinjaman luar negeri sebesar 75% atau setara dengan Rp 50,8 Trilyun dari Bank Development China (BDC). Mengingat BUMN adalah badan usaha yang dikelola dan dibiayai melalui APBN, apakah pinjaman ini harus melalui persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia(DPR RI). Sebagai salah satu lembaga tinggi negara yang punya peran dalam keputusan pemerintah dalam melakukan perjanjian, baik perjanjian internasional yang meliputi perjanjian bilateral maupun perjanjian multilateral.

Atas dasar itulah penelitian hukum ini disusun dengan judul: Tinjauan Hukum Perjanjian Kerjasama dan Pembiayaan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung dari China Development Bank (CDB).

---

<sup>16</sup>VOA Indonesia, *Op. Cit.*

## **B. Rumusan Masalah**

Apakah diperlukan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Indonesia (DPR RI) dalam rangka pembiayaan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung?

## **C. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Dalam melaksanakan penelitian, pada umumnya terdapat 2 (dua) tujuan yang hendak ditempuh; tujuan objektif dan subjektif. Tujuan objektif menjelaskan apa yang akan dituju melalui proses penelitian ini secara umum, baik untuk digunakan dalam lingkup yang lebih besar untuk menyelesaikan sebuah permasalahan, ataukah terdapat tujuan umum yang lain. Dari tujuan inilah dapat diketahui metode dan teknik penelitian yang cocok untuk dipakai dalam penelitian<sup>17</sup>. Sedangkan tujuan subjektif sendiri mempunyai maksud yang lebih spesifik; artinya bagi penulis, tujuan apa yang dikejar dalam proses penelitian secara menyeluruh. Adapun tujuan objektif dan tujuan subjektif bagi penulis dalam pengerjaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

### **1. Tujuan Objektif**

Didapatkannya pengetahuan terkait keterlibatan Dewan Perwakilan Rakyat Indonesia (DPR RI) dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung.

### **2. Tujuan Subyektif**

- a. Untuk menambah, memperdalam serta mengembangkan wawasan juga ilmu pengetahuan penulis baik secara teori maupun praktik mengenai

---

<sup>17</sup>M. Subana dan Sudrajat, 2001, *Dasar-dasar Penelitian Ilmiah*, Bandung: CV. Pustaka Setia, hal. 7.

aspek ilmu hukum pada umumnya serta hukum administrasi negara pada khususnya.

- b. Untuk menerapkan ilmu-ilmu serta daya penalaran logis juga kritis yang telah ditempuh dan didapat selama masa perkuliahan sehingga mampu memberikan kontribusi nyata untuk nantinya dapat menyebarluaskan ilmu pengetahuan yang komprehensif kepada lingkungan sekitar tanpa terkecuali.
- c. Untuk memenuhi persyaratan teknis akademis guna menyelesaikan studi di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta dan meraih gelar kesarjanaan hukum.

Adapun manfaat dari penelitian adalah sebagai berikut:

#### 1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat:

- a. Memberikan sumbangsih terhadap perkembangan ilmu hukum pada umumnya serta hukum administrasi negara pada khususnya, sehingga hukum dapat bergerak dinamis sesuai realita dalam masyarakat;
- b. Menawarkan solusi atas permasalahan-permasalahan hukum di bidang hukum administrasi negara, terutama dalam tema kewenangan lembaga negara;
- c. Menjadi sebuah pranalar akademis, referensi acuan dan tinjauan akademis bagi penelitian dengan topik bahasan yang sama di kemudian hari.

## 2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat:

- a. Menjadi sarana penulis dalam mengembangkan penalaran, membentuk pola pemikiran yang kritis dan bertanggung jawab secara teoritis sekaligus mengetahui kemampuan penulis dalam menerapkan ilmu yang diperoleh selama masa studi;
- b. Mampu memberikan cara pandang baru, informasi berkualitas pada masyarakat luas serta masukan kepada pihak-pihak yang terkait dengan pokok bahasan.

## D. Kerangka Pikiran

Setiap perbuatan atau tindakan Negara dalam hal ini Pemerintah Indonesia haruslah dilandasi dengan hukum yang berlaku sebagaimana cerimanan bahwasanya Indonesia adalah negara hukum. Oleh sebab itu, perjanjian-perjanjian yang dilakukan oleh negara haruslah sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum dalam hal ini adalah undang-undang.

Perjanjian proyek kereta api cepat dengan Tiongkok menjadi menarik karena untuk pertama kalinya, Pemerintah Indonesia melakukan perjanjian *Business to Business* dengan perpanjangan tangan Badan Usaha Milik Negara dengan perusahaan dari negara lain.

Kerangka berpikir penulis adalah menghadapi perjanjian antara Pemerintah Indonesia dengan pihak Bank Development China (CDB) dengan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional,

Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara, dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal untuk mendapatkan status *legal* atau *illegal*.

#### **E. Metode Penelitian**

Penelitian hukum pada dasarnya adalah suatu proses untuk menemukan kebenaran koherensi, yaitu adakah aturan hukum sesuai norma hukum dan adakah norma yang berupa perintah atau larangan itu sesuai dengan prinsip hukum, serta apakah tindakan seseorang sesuai dengan norma hukum atau prinsip hukum<sup>18</sup>.

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan *know-how* dalam ilmu hukum, bukan sekedar *know-about*. Sebagai kegiatan *know-how*, penelitian hukum dilakukan untuk memecahkan isu hukum yang dihadapi. Akan tetapi dalam hal ini bukan sekedar menerapkan aturan yang ada, melainkan juga menciptakan hukum untuk mengatasi masalah yang dihadapi. Dasar dari penciptaan hukum semacam itu adalah prinsip hukum yang pada dasarnya merupakan prinsip moral<sup>19</sup>.

Berdasarkan uraian di atas, maka untuk memperoleh hasil yang diharapkan dalam penulisan hukum ini, metode penelitian yang digunakan adalah sebagai berikut:

---

<sup>18</sup>Peter Mahmud Marzuki, 2005, *Penelitian Hukum*, Surabaya: Prenedia Press, hal. 47.

<sup>19</sup>*Ibid.*, hal. 48.

## 1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Penelitian hukum normatif atau dikenal juga sebagai penelitian doktrinal, yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka yang ada dengan mendasarkan hukum sebagai suatu norma. Menurut Peter Mahmud Marzuki tidak perlu menyebut istilah penelitian hukum normatif, karena istilah *legal research* atau dalam bahasa Belanda *rechtsonderzoek* selalu bersifat normatif<sup>20</sup>.

Penelitian hukum bersifat normatif karena menurut Peter Mahmud Marzuki, berdasarkan pada fungsi penelitian bahwa penelitian hukum (*legal research*) berusaha menemukan kebenaran koherensi, yaitu adakah aturan hukum sesuai norma hukum dan adakah norma yang sesuai perintah atau larangan itu sesuai dengan prinsip hukum, serta apakah tindakan (*act*) seseorang sesuai dengan norma hukum<sup>21</sup>.

## 2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian yang digunakan dalam penelitian hukum ini adalah preskriptif. Sebagaimana telah diketahui bahwa ilmu hukum bersifat preskriptif dimana tidak dimulai dengan adanya hipotesis karena penulis hendak memberikan argumentasi atas penelitian yang telah dilakukan<sup>22</sup>.

---

<sup>20</sup>*Ibid.*, hal. 55-56.

<sup>21</sup>*Ibid.*, hal. 47.

<sup>22</sup>*Ibid.*, hal. 59.

### 3. Pendekatan Penelitian

Dalam penelitian hukum terdapat adanya beberapa pendekatan. Dengan adanya beberapa pendekatan tersebut, peneliti akan dapat mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu hukum yang sedang dicari jawabannya. Pendekatan-pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum adalah pendekatan undang-undang (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan komparatif (*comparative approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*)<sup>23</sup>.

Adapun pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pendekatan undang-undang (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan undang-undang (*statute approach*) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang mempunyai sangkut paut dengan isu hukum yang sedang ditangani<sup>24</sup>.

### 4. Jenis dan Bahan Sumber Hukum

Penelitian hukum tidak mengenal adanya data, untuk memecahkan isu hukum dan sekaligus memberikan perskripsi mengenai apa yang seyogyanya, diperlukan sumber-sumber penelitian. Sumber-sumber penelitian hukum dapat dibedakan menjadi sumber-sumber penelitian yang berupa bahan-bahan hukum primer dan bahan-bahan hukum sekunder<sup>25</sup>.

#### a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat otoritatif, artinya mempunyai otoritas. Bahan-bahan hukum primer

---

<sup>23</sup>*Ibid.*, hal. 133.

<sup>24</sup>*Ibid.*, hal. 134.

<sup>25</sup>*Ibid.*, hal. 181.

terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim<sup>26</sup>. Bahan hukum primer yang menjadi bahan penulisan hukum ini adalah sebagai berikut:

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945
- 2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2000  
Tentang Perjanjian Internasional
- 3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003  
Tentang Badan Usaha Milik Negara

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal dan komentar-komentar atas putusan pengadilan<sup>27</sup>.

## 5. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Teknik pengumpulan bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan studi kepustakaan (*library research*), yaitu dengan pengumpulan dan identifikasi bahan hukum, baik bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Penelusuran bahan hukum dapat dilakukan dengan membaca peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen resmi maupun literatur-literatur yang erat kaitannya dengan permasalahan yang dibahas. Dari bahan hukum primer dan

---

<sup>26</sup>*Ibid.*, hal. 183.

<sup>27</sup>*Ibid.*



sekunder tersebut kemudian dianalisis dan dirumuskan didalam penelitian hukum ini.

## **6. Teknik Analisis Bahan**

Penelitian ini menggunakan teknik analisis bahan hukum dengan metode silogisme yang menggunakan pola pikir deduktif. Dalam pola pikir deduktif ini terdapat dua premis untuk membangun analisis terhadap isu hukum yaitu premis mayor yang merupakan aturan hukum yang berlaku dalam premis minor yang merupakan fakta hukum atau kondisi empiris dalam pelaksanaan suatu aturan hukum. Kemudian dari kedua premis tersebut ditarik kesimpulan dan konklusi<sup>28</sup>.

## **F. Sistematika Skripsi**

Hasil penelitian ini akan disusun dalam format 4 (empat) bab untuk mendapatkan secara menyeluruh mengenai apa yang penulis uraikan dalam penelitian ini. Adapun sistematika penulisan adalah sebagai berikut:

BAB I berisi pendahuluan yang didalamnya menguraikan latar belakang masalah rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, kerangka pemikiran, sistematika skripsi.

BAB II berisi tinjauan umum mengenai tinjauan hokum perjanjian kerja sama dan pembiayaan Proyek Keret Api Cepat Jakarta-Bandung dari China Development Bank (CDB).

---

<sup>28</sup>Peter Mahmud Marzuki, *Op. Cit.*, hal. 89-90

BAB III berisi hasil penelitian dan pembahasan, menguraikan dan membahas tentang Proyek Keret Api Cepat Jakarta-Bandung dari China Development Bank (CDB).

BAB IV yang berisi mengenai kesimpulan dan saran terkait dengan permasalahan yang diteliti.